

## CONSULTA JURÍDICA n. 107/2026

**REFERÊNCIA:** Projeto de Lei nº 27/2026, de autoria do Vereador Sargento Coran

**EMENTA:** Dispõe sobre regras gerais para a circulação de equipamentos de mobilidade individual autopropeidos, bicicletas motorizadas e congêneres no Município de Mogi Mirim e dá outras providências.

**ASSUNTO:** Análise de constitucionalidade, legalidade, competência de iniciativa, impacto municipal, efetividade da norma e regulamentação das diretrizes.

**ANÁLISE DE CONSTITUCIONALIDADE E LEGALIDADE DE PROJETO QUE REGULAMENTA CIRCULAÇÃO DE EQUIPAMENTOS DE MOBILIDADE INDIVIDUAL AUTOPROPELIDOS E BICICLETAS MOTORIZADAS. CONCLUI PELA ADEQUAÇÃO JURÍDICA DA PROPOSIÇÃO, FUNDAMENTADA NO ARTIGO 30, INCISO I, DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL E ARTIGO 24, INCISO II, DO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO. IDENTIFICA IMPACTO MUNICIPAL POSITIVO NA SEGURANÇA VIÁRIA E ORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO, SEM GERAR DESPESAS DIRETAS INCOMPATÍVEIS COM A LEGISLAÇÃO FISCAL. RECOMENDA APROVAÇÃO COM AJUSTES REDACIONAIS E TÉCNICOS.**

### 1. RELATÓRIO

Trata-se de solicitação de análise e emissão de parecer jurídico acerca do Projeto de Lei nº 27/2026, de autoria do Vereador Sargento Coran, que visa estabelecer regras gerais para a circulação de equipamentos de mobilidade individual autopropeidos, bicicletas motorizadas e congêneres no Município de Mogi Mirim.

O projeto é composto por 13 artigos, estabelecendo princípios, definições, competências do Poder Executivo Municipal, regras de circulação, deveres dos usuários, fiscalização e penalidades. A justificativa aponta o crescimento do uso desses meios de transporte e a necessidade de organizar o espaço público, fundamentando-se no artigo 30 da Constituição Federal e no artigo 24 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

O Consultante requer uma análise abrangente considerando os seguintes aspectos: competência de iniciativa, impacto da proposta no Município, efetividade da norma e regulamentação das diretrizes, bem como a indicação de eventuais ajustes necessários para garantir a clareza e a viabilidade prática do projeto.

É o relatório. Passo a opinar.

## 2. FUNDAMENTAÇÃO JURÍDICA

### 2.1. Competência Legislativa e de Iniciativa

A competência para legislar sobre trânsito e transporte é privativa da União, conforme expressa disposição do artigo 22, inciso XI, da Constituição Federal de 1988. Contudo, a própria Constituição, em seu artigo 30, inciso I, estabelece que compete aos Municípios legislar sobre assuntos de interesse local.

O Supremo Tribunal Federal (STF) possui jurisprudência consolidada no sentido de que, embora a competência para legislar sobre trânsito seja da União, os Municípios possuem competência para regulamentar questões de interesse local afetas ao trânsito, especialmente no que tange à ordenação do tráfego urbano e à segurança viária.

O Código de Trânsito Brasileiro (Lei Federal nº 9.503/1997), em seu artigo 24, inciso II, atribui aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios a competência para "planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais e promover o desenvolvimento, temporário ou definitivo, da circulação, da segurança e das áreas de proteção de ciclistas".

Portanto, o Município de Mogi Mirim possui competência material e legislativa suplementar para disciplinar a circulação de equipamentos de mobilidade individual em suas vias, desde que não contrarie as normas gerais estabelecidas pela União, notadamente o CTB e as Resoluções do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN).

Quanto à **competência de iniciativa**, o projeto de lei não apresenta vício. A matéria tratada (regras de circulação e uso do espaço público) não se enquadra nas hipóteses de iniciativa privativa do Chefe do Poder Executivo,

previstas no artigo 61, § 1º, da Constituição Federal (aplicável por simetria aos Municípios), uma vez que não cria ou estrutura órgãos da administração pública, não altera regime jurídico de servidores e não cria despesas diretas não previstas no orçamento. Trata-se de norma de polícia administrativa e ordenação urbana, cuja iniciativa é concorrente entre os Poderes Legislativo e Executivo.

## **2.2. Impacto da Proposta no Município**

O impacto da proposta no Município de Mogi Mirim afigura-se positivo e necessário. O crescimento desordenado do uso de equipamentos de mobilidade individual autopropeidos (como patinetes elétricos) e bicicletas motorizadas tem gerado conflitos no trânsito urbano, especialmente com pedestres em calçadas e áreas de grande circulação.

A regulamentação local, alinhada à Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei Federal nº 12.587/2012), contribui para a segurança viária, a preservação da integridade física dos usuários e a promoção da mobilidade sustentável.

Do ponto de vista financeiro e administrativo, o projeto não cria novas estruturas ou cargos, atribuindo a fiscalização ao órgão municipal de trânsito já existente. O impacto orçamentário é indireto e absorvível pelas dotações ordinárias da administração municipal, não configurando violação à Lei de Responsabilidade Fiscal.

## **2.3. Efetividade da Norma e Princípios**

O Projeto de Lei estabelece princípios adequados em seu artigo 3º, como a segurança viária, a prioridade do pedestre e o uso compartilhado do espaço público. A efetividade da norma, contudo, dependerá substancialmente da capacidade de fiscalização do Município e das campanhas educativas previstas no artigo 5º, inciso III.

A remissão direta às definições da legislação federal (artigo 4º) é uma técnica legislativa acertada, pois evita a obsolescência da lei municipal caso o CONTRAN altere as classificações dos veículos, como ocorreu recentemente com a edição da Resolução CONTRAN nº 996/2023.

## **2.4. Regulamentação das Diretrizes para Implementação**

O projeto delega ao Poder Executivo a regulamentação de aspectos técnicos, operacionais e de fiscalização (artigos 5º e 12). Esta delegação é correta e necessária, pois o Poder Legislativo deve fixar as diretrizes gerais, cabendo ao Executivo, por meio de decretos e portarias, estabelecer os detalhes práticos (por exemplo, destacam-se: velocidade máxima em determinadas vias, horários de restrição, especificações de sinalização).

### 3. ANÁLISE ARTIGO POR ARTIGO E PROPOSTAS DE AJUSTES

Apesar da adequação geral do projeto, identificam-se algumas imprecisões redacionais e oportunidades de aprimoramento para garantir maior clareza e viabilidade prática. Apresento a seguir o quadro de ajustes propostos:

CLASSIFICAÇÃO DOS AJUSTES NECESSÁRIOS	PROBLEMA IDENTIFICADO E FUNDAMENTO LEGAL	NOVA REDAÇÃO PROPOSTA
<b>Ajuste Redacional (Art. 2º)</b>	Erro de digitação na palavra "correlatadas". O termo correto é "correlatas".	"Art. 2º A aplicação desta Lei observará, obrigatoriamente, o disposto no Código de Trânsito Brasileiro – CTB (Lei Federal nº 9.503/1997), na Resolução do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN Nº 996/2023, na Lei Federal nº 12.587/2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana), na Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade), e demais normas <b>correlatas</b> ."
<b>Ajuste Técnico/Redacional (Art. 4º, Parágrafo único)</b>	Erro de concordância ("aquelas previstos"). O correto é "aquelas previstas" ou "aqueles previstos".	"Parágrafo único: As definições técnicas, características e requisitos de enquadramento dos

CLASSIFICAÇÃO DOS AJUSTES NECESSÁRIOS	PROBLEMA IDENTIFICADO E FUNDAMENTO LEGAL	NOVA REDAÇÃO PROPOSTA
		equipamentos mencionados neste artigo serão <b>aqueles previstos</b> na regulamentação federal vigente."
<b>Ajuste Redacional (Art. 5º, I e II)</b>	No inciso I, há um erro ("quando a necessário"). No inciso II, erro de concordância ("eventual restrições" e "fluxo de pedestre").	"I – disciplinar, mediante ato regulamentar, os locais de circulação, <b>quando necessário</b> à segurança viária; II – estabelecer critérios técnicos para <b>eventuais</b> restrições de circulação em áreas de grande fluxo de <b>pedestres;</b> "
<b>Ajuste de Clareza (Art. 7º)</b>	Redação confusa no final do artigo ("compatível com a via e da segurança viária").	"Art. 7º É assegurada prioridade ao pedestre, devendo os usuários dos equipamentos referidos nesta Lei adotar condução responsável, preventiva e compatível com as condições da via e <b>com a</b> segurança viária."
<b>Ajuste de Redundância (Art. 8º, Parágrafo único)</b>	Repetição desnecessária de palavras ("disciplinada ou restringida ou disciplinada").	"Parágrafo único: A circulação em vias públicas poderá ser <b>restringida ou disciplinada</b> por ato do Poder Executivo, quando constatado risco concreto à segurança viária, mediante justificativa técnica."

#### 4. CONCLUSÃO

Diante do exposto, este parecer conclui pela **CONSTITUCIONALIDADE, LEGALIDADE E BOA TÉCNICA LEGISLATIVA** do Projeto de Lei nº 27/2026. A proposição insere-se na competência legislativa suplementar do Município para tratar de assuntos de interesse local (art. 30, I, da CF/88) e na competência do órgão municipal de trânsito (art. 24, II, do CTB).

Não há vício de iniciativa, e o impacto municipal é positivo, promovendo a segurança viária e a organização do espaço público sem gerar despesas diretas que violem a legislação fiscal.

Recomenda-se, contudo, a aprovação do projeto com as emendas de redação e aprimoramento técnico sugeridas no item 3 deste parecer.

É o parecer, s.m.j.

São Paulo/SP, 12 de abril de 2026.

**DRA. MICHELE CRISTINA SOUZA ACHCAR COLLA DE OLIVEIRA<sup>1</sup>**  
Consultora Jurídica da UNESP  
OAB/SP 314.164

---

<sup>1</sup> Advogada, Contadora n. 1SP305387, Doutora em Educação, Mestre em Direito e Professora Universitária, com atuação em consultoria jurídica e contábil, elaboração de pareceres técnicos, planejamento estratégico e análise de legalidade na gestão pública, integrante do *Repositório Nacional de Mulheres Juristas* do Conselho Nacional de Justiça.